

УДК 656.02

Маг. А.М. Ершов
Рук. Н.О. Вербицкая
УГЛТУ, Екатеринбург

**НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ
КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОВ ПРИ СОПРЯЖЕНИИ
АВТОМОБИЛЬНОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
НА ПУТЯХ СЛЕДОВАНИЯ С АВТОМАТИЧЕСКИМИ РАМКАМИ
ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ**

Статья посвящена анализу проблем создания глобальной государственной автоматической системы весогабаритного контроля (АСВГК) на примере пилотных АПВГК на территории Свердловской области. Проблемы применения АПВГК связаны с несовершенством нормативно-правовой базы для осуществления перевозок грузов контейнерами.

Под автоматическим комплексом весогабаритного контроля (АПВГК) понимается совокупность стационарно установленного оборудования и программных средств, которые обеспечивают измерение весогабаритных параметров транспортного средства без снижения установленной на данном участке автомобильной дороги скорости движения и передачу данных.

Планируется, что до конца 2020 г. в России будет создана и заработает глобальная государственная автоматическая система весогабаритного контроля (АСВГК). К этому сроку на автодорогах федерального значения должны появиться и заработать 387 контрольных пунктов.

Постановка задачи. Для отправки по железной дороге универсальные контейнеры загружаются и перевозятся опломбированными. На станции назначения они передаются автотранспортному перевозчику для дальнейшей транспортировки. По действующему на железнодорожном транспорте законодательству максимальная масса брутто может составлять 30,480 т [1].

Максимальная масса при перевозке по автодороге – не более 40 т, при том что только вес тягача с прицепом может достигать 20 т, т. е. перевес после погрузки контейнера неизбежен, а значит делает не возможным перевозку автомобильным транспортом. Традиционно это противоречие в законодательстве решалось в каждом конкретном случае выдачей специального разрешения на перевозку тяжеловесных и крупногабаритных грузов по дорогам общего пользования. Однако на путях следования, где установлены автоматические рамки весогабаритного контроля [2] и осуществляется автоматическая фиксация превышения весовых параметров, существующая нормативная проблема обостряется и требует новых путей решения.

Данные и анализ. По законодательству, в сфере автотранспорта контейнерный груз – делимый [2], хотя фактически делить его невозможно: он бывает под таможенным контролем или просто неразборный, да и терминалы к таким манипуляциям не готовы. Поэтому контейнер везется с пломбой и перевесом.

Общая масса брутто контейнера контролируется и железнодорожниками, и автоперевозчиками при приеме его к отправлению на контейнерном терминале и при постановке на автомобиль при вывозе контейнера, причем контролируется разными способами – по накладной, при взвешивании на весах в терминале или приборами, установленными на кранах и погрузчиках при подъеме контейнеров. Но такой параметр, как нагрузка на ось, проверить нельзя.

Ситуацию осложняет невозможность перевозчика проверить и устранить весовые параметры груза: универсальный опломбированный железнодорожный контейнер является неделимым грузом и не может быть вскрыт до завершения перевозки в конечном пункте. Но при приемке груза, соответствующего норме по массе, может возникнуть нарушение по разрешенной нагрузке на ось: принимая опломбированный контейнер на транспортное средство, невозможно угадать, как размещен груз и где возникнет перевес.

Процесс работы железнодорожных контейнерных терминалов не позволяет создавать накопления прибывающих контейнеров в ожидании оформления специальных разрешений для их доставки. Поэтому грузы везутся с нарушением, а ответственность за это возлагается на участников рынка автоперевозок.

Контейнерные перевозки растут в год не менее чем на 10 %. На Урале динамика связана еще и с отправлениями из Китая и стран Юго-Восточной Азии. Доставка от отправителя из Китая с пересечением границы составляет около 20 дней, поэтому 15 дней для получения специального разрешения на транспортировку с перевесом по нашей автодороге – это очень много.

Опыт одного региона решать проблему самостоятельно: Татарстан откорректировал собственную нормативную базу и начал выдавать специальные разрешения на перевозку по автодорогам с нарушением нормативов. Субъект взял на себя ответственность и утвердил нормативную базу, которая нарушает требования федерального законодательства.

Нормативная база о выдаче специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства не регламентирует проезд через АПВГК [3], вызывая виток штрафов и последующие их отмены через судебные разбирательства. Следовательно, получение специального разрешения теряет смысл.

Выводы и рекомендации. Необходимо ввести порядок оперативной выдачи специальных разрешений на перевозку по автодорогам крупнотоннажных универсальных железнодорожных контейнеров непосредственно на контейнерных терминалах.

Привести в соответствие нормативы по общей массе на ж/д и автодорогах.

Следует отменить штрафные санкции за превышение нагрузки на ось для контейнерных перевозок.

Необходимо унифицировать стандарты контейнерных перевозок разными видами транспорта.

Объединить сведения, полученные из контрольных пунктов Ространснадзора, АПВГК, системы «Платон» и о выданных специальных разрешениях в единую информационную систему.

Библиографический список

1. Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных контейнерах: приказ МПС Рос. Федерация от 18 июня 2003 г. № 30: зарегистр. в Минист. Юстиции Рос. Федерации 19 июня 2003 г. № 4765.

2. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 18 октября 2007 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 26 октября 2007 г. // Рос. Газ. 2007. 14 ноября.

3. Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства: приказ мин. Транса от 5 июня 2019 г. № 167: зарегистр. в Минист. Юстиции Рос. Федерации 26 июля 2019 г. № 55406.